

**Synspunkt bragt i Nordjyske Stiftstidende mandag den 28. november 2016  
(med overskriften "holder argumenter?")- samt  
Indlæg bragt i Nordjyske Stiftstidende tirsdag den 6. december 2016  
(med overskriften "Indhold fordrejet")**

### **Holder modstandernes argumenter mod en 3. Limfjordsforbindelse?**

Modstanderne af en tredje Limfjordsforbindelse vest om Aalborg har følgende tre hovedindvendinger:

- 1) forbindelsen vil medføre store miljømæssige ulemper, især for det vestlige Hasseris og Egholm;
- 2) forbindelsen er urealistisk dyr i forhold til statsbudgettet;
- 3) en paralleltunnel og udvidelse af E45 gennem byen er både billigere og bedre.

Ad 1):

Selvom et detailprojekt for vejanlægget først kan igangsættes, når der er vedtaget en anlægslov i Folketinget, kunne der allerede nu laves et detaljeret skitseprojekt fx på initiativ af Region Nordjylland.

I dialog med lokale beboergrupper må der fastlægges en linjeføring og et forløb af Limfjordsforbindelsen, der i nødvendigt omfang justeres i forhold til skitseforslaget fra 2011. Der skal således sikres en hensigtsmæssig tilpasning i forhold til landskab, samt de lokale vej- og stinet. Det gælder eksempelvis krydsning af de forskellige stiforløb syd for og nord for fjorden samt på Egholm, tilslutning til det lokale vejnet, fx via en forlængelse af Skydebanevej eller forlægning af Mølholmsvej, samt evt. tilkobling til Skelagervejs forlængelse.

De trafikalt afledte, lokale miljøproblemer som mange beboere, bl.a. i Hasseris, frygter som følge af den vestlige forbindelse, er trods alt begrænsede i forhold til de behov, som forbindelsen vil opfylde. Egholm vil beklageligvis ikke længere være helt så fredfyldt, men stadig et attraktivt udflugtsmål. En klar indikation af, at støjproblemerne opleves som begrænsede, er at de planlagte boligbebyggelser mellem Æblevangen og Ferskenvej, og i Sofiendal Enge, ligger tæt opad linjeføringen. Der påføres større miljømæssige ulemper for mange flere beboere i Gug, Vejgaard, Aalborg Øst og Nørresundby, hvis den tredje Limfjordsforbindelse opgives og der i stedet for satses på en udbygning af E45 under Limfjorden og gennem byen. Fortsat koncentration af al den gennemkørende trafik på E45 gennem centrale byområder vil også medføre større trafikafviklingsproblemer på tilslutningsvejene.

Alternativet til forløbet over Egholm var Lindholmlinjen, der kunne tiltrække mere lokal trafik. Men denne linjeføring blev fravalgt, fordi den ville passere tæt forbi eller gennemskære bebyggede områder både syd og nord for fjorden. Dette er ikke tilfældet for Egholmlinjen, der forløber i det åbne land vest for Hasseris, passerer tidligere industriarealer syd og nord for fjorden, og på Egholm forløber på kanten af et rent landbrugsområde. Nord for Ny Nibevej ligger vejen udelukkende på hævet havbund fra stenalderen. Den spolerer derfor ikke, i modsætning til den østlige motorvej, store landskabsgeologiske og kulturhistoriske værdier.

Ad 2):

Modstanderne af den tredje Limfjordsforbindelse mener at finansiering med 7 mia. kr. er urealistisk. Men pengene skal ikke bevilges på én gang. Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt peger i et indlæg i Nordjyske (8.10) på, at staten i årtiet 2010-2019 bruger i gennemsnit hele 15 mia. kr. om året til investeringer i infrastruktur på

transportområdet. Det giver et samlet beløb for tiåret på 150 mia. kr. Hertil kan nævnes 60-70 mia. kr. til Femern Bælt forbindelsen og dens tilslutningsanlæg, som forventes delvist brugerfinansieret med statsgaranterede lån.

Nordjyllands befolkning udgør godt 10 pct. af Danmarks befolkning og 12 pct. af arealet. Hvis Nordjylland i løbet af en tiårs periode får tildelt en tilsvarende andel af infrastruktur-budgettet, vil der være rigeligt til både at dække udgiften til en tredje Limfjordsforbindelse, andre nødvendige forbedringer af statsvejnettet i Nordjylland, fx til Skagen, en tiltrængt modernisering af banenettet, og en moderne busløsning (BRT) i Aalborg til erstatning for det kasserede letbaneprojekt.

Ad 3):

Der er ingen billig genvej til en løsning for den fjordkrydsende biltrafik. Valg af en østlig udbygning vil alt i alt være lige så dyr som vest-forbindelsen, da man skal se på udgifterne til det samlede vejnet i Aalborg-området for de to alternativer. Bl.a. skal forbindelsen fra E45 til City Syd anlægges under alle omstændigheder. Ganske vist skal en del af E45 strækningen syd for tunnelen måske på et meget senere tidspunkt udvides til seks spor, hvis trafikens vækst overstiger de ca. 20.000 biler i døgnet, som den tredje Limfjordsforbindelse aflaster med. Men der vil være store anlægstekniske risici, og alvorlige trafikafviklingsproblemer over en længere årrække, forbundet med at udføre et ekstra tunnelrør mv.

Hertil kommer, at en udbygning af øst-forbindelsen ikke giver nogen forbedring af transportgeografien, og ej heller tilbyder en større fleksibilitet og sikkerhed for den fjordkrydsende trafik.

Jørgen Kristiansen  
Tidligere trafik- og regionalforsker.  
Julius Posselts Vej 13,  
9400 Nørresundby  
[jorgenkr@yahoo.dk](mailto:jorgenkr@yahoo.dk)

### **Anders Wested søger at fordreje indholdet i mit "Synspunkt"**

Jeg havde et indlæg i NORDJYSKE (28.11) om argumenterne mod en tredje Limfjordsforbindelse vest om Aalborg. Som reaktion herpå beskylder Anders Wested (2.12) mig og andre for at gøre flittigt brug af løgne, selvom han ikke holder sig tilbage for at fordreje indholdet i mit indlæg. Et par eksempler:

1) Han hævder, at jeg "snakker om transportgeografisk sammenhæng for hele Aalborg området" for den tredje Limfjordsforbindelse vest om Aalborg. Nej, jeg nævnte blot "forbedring af transportgeografien". Dette omfatter udover Aalborg også store dele af Jammerbugt, Brønderslev og Hjørring kommuner, samt færgetrafikken via Hirtshals.

2) "Aalborg Østs boligområder ligger jo en-to km fra E45". Aalborg Øst (postdistrikt 9220) grænser op til E45 på hele strækningen fra Limfjordstunnellen til syd for Gigantium, og her ligger flere boligområder (bl.a. Esbjerg Parken og Øster Sundby) tæt på motorvejen.

I Ingelise Tarbers mere sobre indlæg om Egholm (2.12) nævner hun, at det store rekreative område i Vestbyen (Vestre Fjordpark) anlægges lige ved siden af hvor motorvejen anlægges. Det ville have været tilfældet for Lindholmlinjen, men Egholmlinjen

kommer ikke tættere på området end ca. 1,5 km, hvilket næppe vil medføre uoverstigelige støjproblemer for den kommende Vestre Fjordpark. Derimod vil Vestforbindelsen tilbyde en mere direkte adgang for biltrafik til og fra det rekreative område fremfor ruter gennem tætbyområdet.

Hovedformålet med mit indlæg var at se på mulighederne for at udforme Vestforbindelsen så miljømæssigt skånsomt og trafikalt hensigtsmæssigt som muligt ud fra den vurdering, at forbindelsen nok anlægges om en årrække. Men for dem der satser på, at den helt opgives politisk, behøves naturligvis ikke disse overvejelser.

Jørgen Kristiansen  
Julius Posselts Vej 13, 4.1,  
9400 Nørresundby  
jorgenkr@yahoo.dk